

Via XX Settembre, 60 - 50129 Firenze

Redazione: +39 392 3896151

Email jp4@jp4magazine.com**Amministrazione e abbonamenti:**

+39 055 4633439

Email edai@edaiperiodici.itInternet www.jp4aeronautica.net

Direttore Responsabile: Ugo Passalacqua

I contenuti sono realizzati dal service
Studio NotamMarco Iarossi - m.iarossi@jp4magazine.comRoberto Gentili - r.gentili@jp4magazine.com**Collaboratori**

Massimo Dominelli - Paolo Gianvanni

Marco Minari - Gian Carlo Vecchi

Hanno collaborato a questo numero

Nicolò Bacchi, Sergio Barlocchetti, Gian Andrea Bellingeri, Laszlo Berenyi, Alessandro Buttiglieri, Mario Caruana, Fabio Castelvetti, Chris Cauchi, Roberto Clienti, Paolo Colucci, Marco De Montis, Luca Granella, Giancarlo Gusso, Laurent Heyligen, Bernd Kienle, Federico Merlo, Nicholas Moneta, Paolo Montonati, Luigi Pisano, Mario Alberto Ravasio, Daniele Mattozzi, Andrea Rossetto, Adriano Spada, Fabio Tognolo, Joris van Boven, Alex van Noije, Ennio Varani, Claudio Venturini, Daniel Veronesi.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Manuela Melardi - Tel. +39 055 4633439

Email: melardi.manuela@gmail.com**Prezzo di copertina/cover price euro 5,50**

Arretrato Italia euro 5,50

Arretrato/back issue abroad UE euro 11,20

Arretrato/back issue abroad extra UE 14,10

Abbonamenti/Servizio Clienti**Subscriptions and Customers Service**

Ed.A.I. srl - Via XX Settembre 60 - 50129 Firenze

Tel. +39 055 4633439 - Email: edai@edaiperiodici.it

Abbonamento annuo (12 fascicoli) a partire da qualsiasi numero - Annual subscription (12 issues) starting from any issue:

Italia euro 50,00 - Abroad UE euro 120,00

Abroad extra UE euro 160

Pagamenti/Payments

- Bonifico bancario intestato a EDAl srl presso banca Intesa Sanpaolo IBAN IT 80 K 03069 02887 100000005286 bic/swift code BCITITMM

- Versamento su c/c postale

n. 001035974037 intestato a Ed.A.I. srl

Distributore esclusivo per l'Italia

S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" SpA

Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

Tel. +39 02 660301 - Fax +39 02 66030320

Distributore per l'estero

S.O.D.I.P. SpA, Via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo

(MI), Tel +39 02/66030400, Fax +39 02/66030269

e-mail: export@sodip.it - www.sodip.it

© 2021 Printed in Italy

Stampa: Lito Terrazzi - Firenze

Aut. Trib. di Firenze 3729 del 27/06/1988

Reg. Stampa del 21/04/1972

JP4 Mensile di Aeronautica e Spazio

è una pubblicazione

EDAI
EDIZIONI AEROSPAZIALI ITALIANE

Ed.A.I. srl - Via XX Settembre 60 - 50129 Firenze

Tel. +39 055 4633439 - Email: edai@edaiperiodici.itwww.edaiperiodici.it

In copertina: la compagnia belga Air Belgium ha ricevuto il suo primo A330-900neo. A pag. 17 pubblichiamo un articolo su uno studio di Airbus che spiega come rendere i voli più efficienti.

ARTICOLI**NEWS**

- 17 **Tecnica**
Airbus: come rendere i voli più efficienti
- 27 **Trasporto aereo**
World Routes 2021 Milano
- 33 **Esercitazioni**
Blue Flag 2021
- 42 **Trasporto aereo**
Addio Alitalia, nasce ITA Airways
- 48 **Forze aeree**
Gli Eurofighter di Laage
- 53 **Elisoccorso**
L'HEMS a convegno a Genova
- 54 **Tecnica**
Il Boeing 737 MAX 9 EcoDemonstrator
- 58 **Forze aeree**
Il 56th Rescue Squadron di Aviano
- 64 **Elisoccorso**
Lavorare nell'elisoccorso
- 68 **Industria**
Avio Aero: tra civile e militare
- 72 **Trasporto aereo**
Hélicoptère Airlines
- 78 **Sicurezza**
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
- 85 **Esercitazioni**
Taiwan risponde alle minacce cinesi

RUBRICHE

- 80 **Notiziario HAG Italy**
- 83 **Notiziario CAP**
- 86 **Veterani e musei**
- 88 **Recensioni**
- 90 **Incidenti**
- 94 **Notizie in libertà**
- 98 **Ultima Pagina**

JP4 IN VERSIONE DIGITALE

Se desideri la versione digitale (PDF) di JP4 Mensile di Aeronautica vai su www.ezpress.it. Potrai acquistare la copia singola o abbonarti per 12 mesi.

**SERVIZIO GRATUITO
"LA MIA COPIA IN EDICOLA"**

Se vuoi essere sicuro di trovare JP4 presso il tuo edicolante preferito, hai due modi, completamente gratuiti:

- segnala a edai@edaiperiodici.it nome e indirizzo completo della tua edicola;
- chiedi al tuo edicolante di registrarsi su lamiacopia.sodip.it e di richiedere di ricevere sempre la tua rivista.

Addio Alitalia, nasce ITA Airways

Dunque abbiamo una nuova compagnia di bandiera, ITA Airways, mentre Alitalia (in amministrazione straordinaria) è andata in pensione dopo 74 anni di attività nelle sue varie declinazioni (LAI, TAI, SAI). Della nascita, e soprattutto della presentazione, di ITA Airways parliamo in un ampio articolo a pag. 42 che, se siete interessati all'argomento, vi consigliamo vivamente di leggere in quanto vi riportiamo una quantità di notizie e curiosità emerse durante la conferenza stampa che sono sfuggite ai maggiori media nazionali e al flusso di notizie che scorrono, nel bene e nel male, su Internet e nei social.

Troverete nell'articolo, per esempio, la risposta ad alcune domande che molti si sono fatti sull'intera operazione: perché comprare il marchio Alitalia se poi si è cambiato nome? E perché non si è mantenuto il marchio Alitalia tanto famoso nel mondo? Perché partire con così pochi aerei e con così pochi voli a lungo raggio? Quale è stata la gestazione della nuova dirompente livrea che ha diviso (inevitabilmente) il pubblico tra chi la trova orrenda e chi la giudica un capolavoro? Perché si è scelto l'azzurro quando



l'immagine storica della compagnia è basata sui colori nazionali, bianco, rosso e verde? Cosa rappresenta e cosa c'è dietro quella trama che dalla fine della fusoliera sale fino alla coda? E così via...

Volevamo invece qui commentare come il lancio della nuova ITA Airways sia stato accolto da buona parte dei media nazionali e da molti osservatori del settore, per non parlare del problematico mondo dei social con i suoi "leoni da tastiera", mitomani ed esperti improvvisati, laureati in qualunque cosa su Google. Anche fermandoci ai canali informativi più qualificati, quindi i media nazionali, c'è stato un approccio assolutamente polemico, critico e addirittura aggressivo su questa nuova iniziativa, con la previsione di un ulteriore fallimento e di un sicuro ennesimo spreco di soldi pubblici. Fino quasi ad augurarsi un simile scenario, prospettando presunte incapacità di chiunque faccia parte del nuovo organigramma.

Noi siamo stati molto critici sull'andazzo degli ultimi decenni di Alitalia, società ormai inadeguata e ridondante che non è fallita prima solo grazie ai soldi pubblici buttati dentro in grande quantità (si parla di dodici miliardi negli ultimi decenni), e siamo stati molto critici sulla decisione di statalizzare il vettore e dare vita ad una nuova compagnia di bandiera a spese dei contribuenti italiani. Ne sono testimonianza diversi articoli ed editoriali usciti negli anni passati. Scritti che hanno ricevuto molti apprezzamenti dai lettori, ma anche qualche dura critica da chi era coinvolto nella questione.

Detto questo, e confermando il parere che fosse uno sbaglio creare una compagnia statale in un mondo aeronautico che ormai da decenni va in tutt'altra direzione, adesso la compagnia di bandiera ce l'abbiamo, noi siamo (forzatamente) gli azionisti (sono stati programmati investimenti per tre miliardi di euro) e non vediamo l'utilità di "gufare" contro, dare già per scontato il fallimento e tacciare di incompetenza chi ancora non ha potuto dimostrare cosa sa fare (o non fare).

A che serve lamentarsi con paragoni su come invece era bella e famosa l'Alitalia che per tanti anni ha portato in giro per il mondo l'Italia, la sua bellezza, la creatività dei suoi abitanti e tutto quello che vogliamo? Forse ci dimentichiamo che dopo tanta gloria e fama, negli ultimi decenni, l'immagine della compagnia, soprattutto ad occhi esterni, non "tifosi" e di parte, agli occhi internazionali, era ormai legata ad un'azienda decotta, in perdita finanziaria da tempo immemore, accusata dai vettori europei di concorrenza sleale, più volte sotto inchiesta e condannata per gli aiuti di Stato.

Adesso Alitalia non c'è più (del resto come è successo ad altre blasonate compagnie aeree in tutto il mondo). Adesso c'è ITA Airways e francamente, pur, come detto, contestando le modalità della sua nascita, tifiamo perché possa avere successo, perché possa diventare remunerativa e possa, un giorno, essere rimessa sul mercato e andare nelle mani di qualche investitore privato all'altezza della situazione, come nella maggior parte del mondo aeronautico più "civilizzato". "Gufare" e prevedere già il suo fallimento ci sembra davvero una sciocchezza.

Marco Iarossi